Tyska uppbringningar av svenska fartyg under den första krigsvintern 1/9 1939 – 8/4 1940

Bo Jershed

Andra världskriget bröt ut de första dagarna i september 1939. Det började med att Tyskland anföll Polen den 1 september och sedan följde bara några dagar senare Storbritanniens och Englands krigsförklaringar mot Tyskland. Krigsutbrottet var väntat.

Svenska handelsflottan var ej helt oförberedd. I samband med att den politiska situationen skärpts 1938 började man vidta åtgärder för att sjöfarten skulle kunna fortgå med största möjliga säkerhet under ett eventuellt krigsläge. Vidare hade man förberett ett statligt krigsförsäkringsupplägg för fartyg, laster och sjöpersonal. Ett informationssystem hade också förberetts med ett positionsregister så att man centralt hade kunskap om var fartygen befann sig och vart de var på väg samtidigt som man kunde nå aktuella fartyg med viktiga sjömilitära varningar och meddelanden.

Under våren hade både Storbritannien och Tyskland varit i kontakt med Sverige och sonderat handelspolitiken i händelse av krig. Det gällde framför allt järnmalmsexporten. Britterna ville att Sverige i händelse av krig inte skulle öka exporten till Tyskland utan helst begränsa den. Tyskarna å sin sida ville ha garantier för att den skulle fortsätta obehindrat i ungefär samma volymer som tidigare. För tyskarna var tillgången till malmen en livsviktig fråga medan britterna egentligen inte var beroende av den svenska malmen. 80 procent av den svenska järnmalmsexporten gick till Tyskland medan bara 15 procent gick till Storbritannien.

Den 23 augusti tillkännagavs den s.k. Molotov-Ribbentrop-pakten som innebar ett icke-aggressionsavtal mellan Sovjetunionen och Tyskland. Avtalet slog ned som en bomb i Sverige. Hittills hade man sett Sovjetunionen som en balanserande kraft mot Tysklands expansion och ökande inflytande i Europa. Nu plötsligt hade dessa stater kopplat armkrok. I ett hemligt tilläggsavtal hade man dessutom delat upp Östeuropa i intressesfärer med ”carte blanche” för respektive stat. Finland hamnade i sovjetiska intressesfären.

De första veckorna

Vid krigsutbrottet förklarade sig Sverige neutralt och hävdade rätten till fortsatt handel med alla länder. Exportförbud med ett licensförfarande infördes. Även att chartra ut svensk tonnage till utländska bolag underställdes tillståndsplikt för att säkerställa att Sverige hade egen tillräcklig transportkapacitet för folkförsörjningen.

Från första dagen startade den s.k. neutralitetsvakten med patrullering av svenska örlogsfartyg och flygvapenenheter längs våra kuster. Runt hela kusten hade den svenska marinen dessutom ett antal ständigt bemannade spaningsstationer.

Sverige sågs inledningsvis av de krigförande inte i första hand som ett krigsobjekt utan snarare som ett krigshandelsobjekt. Men det låg i luften att de norrländska malmfälten i värsta fall skulle kunna bli ett krigsobjekt för att förhindra export till Tyskland respektive för att säkerställa export till Tyskland.

Både Storbritannien och Tyskland tog direkt efter krigsutbrottet kontakt med Sverige för att diskutera fram krigshandelsavtal. Man insåg att det skulle ta tid innan sådana var på plats, men preliminära avsiktsförklaringar framfördes. Tyskarna ville att handeln med Sverige skulle fortgå oförändrat. Britterna sade sig inte vilja förhindra import till Sverige men ville ha olika restriktioner för

 © Länspumpen 2022

Sveriges handel med Tyskland. Senare i september inleddes förhandlingarna med båda parterna. De kom att benämnas ”dubbelförhandlingarna” eftersom de hängde ihop och i någon mening syftade dessa förhandlingar till två avtal men med tre intressenter.

Omedelbart efter krigsutbrottet företog Tyskland minering av farvattnen söder om Falsterbo inemot tyska kusten. Dessutom lade tyskarna ut minor i Stora och Lilla Bält. I Nordsjön förklarades sydöstra delen eller Helgolandsbukten minfarlig av såväl England som Tyskland. Från engelsk sida lades dessutom ett större minfält utefter Englands ostkust. Den smalaste delen av Engelska kanalen angavs också som spärrad.

Redan den 3 september utfärdade brittiska regeringen en omfattande kontrabandslista där egentligen få varor av någon betydelse lämnades utanför. Baser för utövande av kontrabandskontrollen upprättades i flera brittiska hamnar (Kirkwall, Weymouth, Ramsgate, Gibraltar, Haifa m.fl.) och neutrala fartyg, destinerade till fiendeland eller neutralt land, tillråddes att frivilligt angöra någon av dessa hamnar vid risk att annars bli införda dit av brittiska krigsfartyg för undersökning.

Den 14 september utfärdades även från tysk sida en kontrabandslista, vilken i huvudsak överensstämde med den brittiska. Tyska kontrollbaser upprättades i Kiel, Lübeck och Swinemünde.

Krigsutbrottet ledde i början till en viss avvaktande hållning från rederierna men sjöfarten kom strax igång igen. Nu dock under helt andra betingelser, där man hade att ta hänsyn till kontrabandsfrågor och olika hinder i form av mineringar och prejningar. En del tramptonnage blev hemkallat men statsmakterna ville att linjefarten skulle fortgå i någorlunda oförändrat skick .

När sjöfarten kom igång igen fick den följa nya rutter. Södra Nordsjön hade blivit oframkomlig genom där utlagda minfält. Detsamma gällde farvattnen utanför de tyska och polska kusterna i Östersjön. Vid inloppet till Östersjön gick sjöfarten tätt intill de neutrala kusterna och tog vägen genom den delen av Öresund som låg närmast Sverige. Huvudstråket över Nordsjön, vilket under normala förhållanden gått genom södra delen av detta vatten och Engelska kanalen, förlades nu diagonalt från Norges sydspets. Den transoceana trafiken tog vägen norr om Orkneyöarna och väster om Irland.

Den folkrättsliga regleringen av sjökrigföringen grundade sig främst på sedvanerätt och internationella överenskommelser, varav Haagkonventionerna 1899 och 1907 var de viktigaste. Neutrala fartyg skulle gå fria från de krigförandes sida men dessa hade rätt att vidta åtgärder om neutrala fartyg försökte bryta sig igenom en blockadlinje eller misstänktes föra eller förde kontrabandslast. De neutrala var i sin tur skyldiga att underkasta sig sådana åtgärder utan motstånd.

Om kontrabandslast bedömdes föreligga ställdes fartyget inför en prisrättsdomstol där en fällande dom innebar konfiskering av fartyg och last. I krigets första skede utgjorde kontrabandsförfarandet ett stort hinder för svensk sjöfart med långa fördröjningar. Efterhand lyckades Sverige förhandla sig fram till lättnader i kontrollerna och efter Skagerrackspärrens införande minskade de i betydelse.

Den tyska mineringen söder om Falsterbo hade skett under hänsynstagande till den från svensk sida sedan gammalt hävdade territorialgränsen på 4 sjömil . Efter denna princip hade också omedelbart vid krigets början den svenska neutralitetsleden utefter rikets kuster utprickats. Denna led, som avsåg att tillåta passage av fartyg till 7–8 m djup, hade visserligen överallt där så lät sig göra dragits inom 3-milsgränsen. I farvattnen kring Falsterbo var detta dock inte möjligt, eftersom här fanns en tröskel fanns som inom denna gräns inte medgav ett större djupgående än praktiskt taget omkring 5 meter.

 © Länspumpen 2022

Den 17 september anföll även Sovjetunionen Polen och i slutet av september delades Polen upp enligt det hemliga tillägget till Molotov-Ribbentrop-pakten. I konflikten mellan Tyskland och Storbritannien/Frankrike hade Sovjetunionen förklarat sig neutralt.

Kriget som nu hade utbrutit kallades i pressen för ”the phoney war” eller låtsaskriget eftersom inga krigsoperationer förekom på västfronten trots Frankrikes och Storbritanniens krigsförklaringar. Istället utvecklade sig kriget till miltärt stöttade handelsblockader (handelskrig) utifrån respektive krigförandes kontrabandslistor.

Detta kom att få en stark negativ påverkan på svensk sjöfart med prejningar, uppbringningar, sänkningar och konfiskeringar som följd.

Uppbringningarna oktober – december

I slutet av september när tyskarna var klara med Polen intensifierades den tyska jakten på kontraband. De sista dagarna i september sänkte tyska u-båtar fyra svenska fartyg i Nordsjön och Skagerrack. Två var på väg till Storbritannien och två på väg till det neutrala Belgien. Under oktober/november sänktes ytterligare fem svenska fartyg i brittiska farvatten. Samtidigt började de tyska sjöstridskrafterna uppbringa alltfler svenska fartyg som var destinerade till neutrala destinationer. De första fallen rapporterades i dagstidningarna den 2 oktober. Det var Karlstadsångaren *Aspen* på väg från Vänern till Antwerpen som hade det tvivelaktiga nöjet att vara först i denna rapportering,

Den tyska kontrabandsjakten skedde inledningsvis i riktade kampanjer där i stort sett alla fartyg som tyska örlogsfartyg fick syn på utanför den svenska territorialgränsen prejades för kontroll. Såg man något misstänkt blev fartyget fört till tysk kontrollhamn, oftast Swinemünde, Lübeck eller Kiel. Här vidtog ytterligare kontroller. Vid ankomst till tysk hamn fick befälhavaren vanligen möjlighet att kontakta det svenska konsulatet på platsen som i sin tur vid behov kontaktade den svenska beskickningen i Berlin för att hjälpa till att få fartyget frisläppt. Oftast kontaktade man även rederiet som sedan lät UD verka genom sina kanaler. Men det kunde dröja alltifrån några dagar till över en månad innan fartyget släpptes.

Uppbringningar skedde också från britternas sida men där var kontrollprocessen effektivare och kvarhållningstiderna betydligt kortare.

Från november 1939 hårdnade sjöhandelskriget på märkbart sätt. Från tysk sida organiserades nu ett praktiskt taget oinskränkt min-, ubåts- och luftkrig mot sjöfarten i farvattnen kring England, innefattande hela Nordsjön samt kringliggande delar av Atlanten och Biscayabukten. Minor utlades och anfall insattes mot handelsfartyg utan föregående varning.

I farvattnen utanför den svenska territorialgränsen utsattes de svenska fartygen för ständiga prejningar, visitationer och uppbringningar från tysk sida. Från mitten av november anhölls eller uppbringades snart sagt varje här påträffat fartyg. T.o.m. barlastade fartyg på väg till Storbritannien för att hämta kollaster uppbringades och blev lång tid kvarhållna i tyska kontrollhamnar då man misstänkte att dessa fartyg kunde vara avsedda att säljas i destinationshamnen.

En princip som båda tyskarna och britterna höll hårt på var ”den fortsatta resans princip” dvs. om man misstänkte att godset efter lossning i neutral hamn sedan skulle vidare till krigförande motpart så klassades det som kontraband.

Klassade tyskarna fartygets last som kontraband blev det beslagtaget och både fartyg och last konfiskerades efter beslut i den tyska prisdomstolen i Hamburg. Besättningen klarade sig dock undan repressalier och kunde återvända till Sverige. Under perioden oktober–november skedde ett 50-tal

 © Länspumpen 2022

uppbringningar, huvudsakligen under november månad. Dessutom skedde fem sänkningar där tyskarna misstänkte kontraband och av olika skäl inte ansåg sig kunna sätta ombord prismanskap för att föra fartyget till kontrollhamn.

I början av december förklarades två fartyg som konfiskerade av den tyska prisdomstolen i Hamburg. Det var *Mercia* och *Britt* som uppbringades i slutet av september i Östersjön resp. Nordsjön med last av pappersmassa till Storbritannien. Senare i januari 1940 förklarades även *Jupiter* som uppbringades den 23 oktober i Nordsjön också med last av pappersmassa till Storbritannien för konfiskerad.

Den 30 november låg sammanlagt 39 fartyg kvarhållna i tyska hamnar. Av dessa var det femton fartyg med pappersmassa, de flesta med destination USA. Åtta fartyg var barlastade. I brittiska hamnar låg vid samma tid femton fartyg kvarhållna för kontroll.

Från brittisk sida deklarerades den 27 november en fullständig blockad av Tysklands handel, innefattande även den tyska exporten över haven. Alla i Tyskland inlastade varor, som var av tyskt ursprung eller utgjorde tysk egendom, blev beslagtagna om de anträffades i fartyg på öppna havet, oavsett fartygets nationalitet.

Genom denna skärpning av blockadkriget utsattes helt naturligt den neutrala sjöfarten för svåra påfrestningar. Från brittisk sida erbjöds neutrala fartyg på väg till Storbritannien eller därmed allierade länder att ansluta sig till brittiska konvojer. Tyskarna å sin sida hävdade att neutrala fartyg i brittisk konvoj vore att betrakta som fientliga fartyg och därmed lovligt byte.

I slutet av november flyttade tyskarna, trots kraftiga svenska protester, fram sitt minfält utanför Falsterbo till 3 sjömil utanför kusten och markerade genom prejningar och uppbringningar att den tidigare 4-milsgränsen inte accepterades längre. Detta slog hårt mot den svenska sjöfarten då fartyg med större djupgående, för att undgå minfarligt område, nödgades att helt eller delvis, i någon hamn på väst- eller sydkusten lossa eller läktra sin last för vidare befordran över land eller med kustfartyg. Detta ledde till både förseningar och starkt ökade transportomkostnader.

En ny farled innanför 3-milsgränsen med max 5 meters djupgående utprickades. Den 28 november blev man dock tvungen att stänga denna p.g.a. drivminor från den nya tyska minspärren. Farleden öppnades igen den 29 november.

Under slutet av 1939 inträffade det vid olika tillfällen, att tyska sjöstridskrafter sökte preja och uppbringa handelsfartyg på svenskt vatten. För att freda svenska fartyg från uppbringningar i svenskt territorialvatten fick eskortverksamheten efter hand en mer regelbunden karaktär. Från mitten av december 1939 ordnades eskort utefter hela kuststräckan från Ålands hav till norska gränsen, med undantag av de avsnitt i vilka trafiken kunde gå inomskärs. Vissa sträckor erbjöds daglig eskorttjänst, för andra sträckor varannan dag. Svenska fartyg anmodades att så långt som möjligt färdas inom svenskt territorialvatten.

Eskortsystemet vållade sjöfarten självfallet dröjsmål och olägenheter av flera slag. Ur sjöfartsskyddets synpunkt visade det sig dock synnerligen effektivt och ändamålsenligt. Sedan eskorteringarna kommit i gång, upphörde praktiskt taget alla försök till neutralitetskränkningar eller uppbringningar för de fartyg som fick eskortskydd.

Den 12 december skedde den första svenska krigsförlisningen i Östersjön. Det var ångaren *Torö* som minsprängdes utanför Falsterbo. Dagen efter minsprängdes även motortankern *Algol* i samma område. Utanför Östersjön förliste under december ytterligare nio fartyg genom minsprängning eller ubåtsattacker.

 © Länspumpen 2022

Senare i december frisläpptes i samband med krigshandelsförhandlingarna de flesta av de i Tyskland fortfarande kvarhållna fartygen samtidigt som antalet nya uppbringningar därefter märkbart minskade.

I bilaga 1 listas samtliga tyska uppbringningar under perioden 1/9 1939 – 8/4 1940.

Tysk sjökrigsdagbok

Ett intressant sätt att följa utvecklingen av handelskriget är att läsa den tyska ”Kriegstagebuch der Seekriegsleitung” där man dag för dag, ur ett tyskt perspektiv, kan följa händelserna i Östersjön. Seekriegsleitung (SKL) var den högsta befälsnivån inom Kriegsmarine. För den operativa ledningen i Östersjön sörjde det underställda Marinegruppenkommando Ost (MKO).

Uppgiften för de tyska marina enheterna i Östersjön var framför allt två saker:

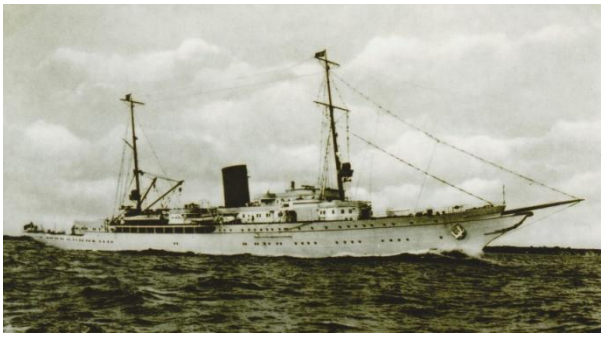
> **Säkerställa att inga engelska örlogsfartyg (ubåtar) tog sig in i Östersjön**.
> Östersjön var den tyska marinens viktigaste övningsområde och dessutom måste den viktiga handelssjöfarten mellan Tyskland och de neutrala länderna skyddas.
>
> **Hindra export av krigskontraband från de neutrala staterna till England.**

Kriegsmarine begärde från dag ett av kriget att det tyska UD (Auswärtiges Amt) skulle protestera mot Sveriges självutropade territorialgräns på fyra sjömil och endast erkänna en internationellt övlig tremilsgräns. Fyramilskorridoren ansågs av Kriegsmarine väsentligt försvåra dess uppdrag i Östersjön. Denna begäran återkommer nästan dagligen i krigsdagboken.

I samband med diskussion om träexport från Murmansk till England betraktades Ryssland som neutralt men ”tyskvänligt”. Ett dilemma för SKL. Tyskarna försökte få ryssarna att använda engelska eller neutrala fartyg (ej ryska) så att man kunde uppbringa fartygen utan att stöta sig alltför mycket med Ryssland.

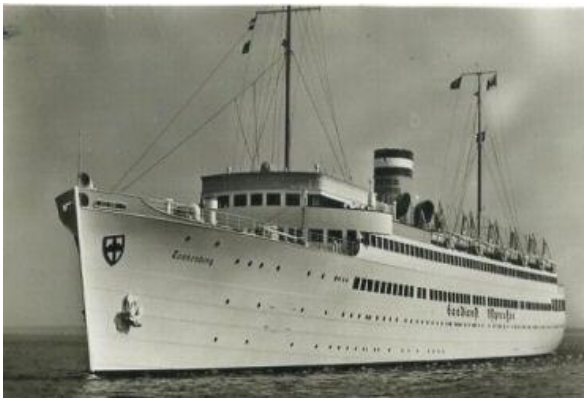
Kontrabandskontrollen benämns såsom ”handelskrig” i dagboken. Uppbringandet av misstänkta fartyg skedde med hjälp av inkallade passagerarfartyg som var utrustade som minfartyg och s.k. ”Vorpostenboote” som var mindre patrullbåtar med lättare beväpning. Flera av dessa senare var ombyggda fiskebåtar (”Kriegsfischkutter”) varav ett 40-tal var byggda på svenska fiskebåtsvarv. Vid ett flertal tillfällen hade uppbringningsfartygen även stöd av ”Seeluftwaffe” för att lokalisera och stoppa misstänkta fartyg. Nedan ser vi bilder på några av uppbringningsfartygen.

Hansestadt Danzig

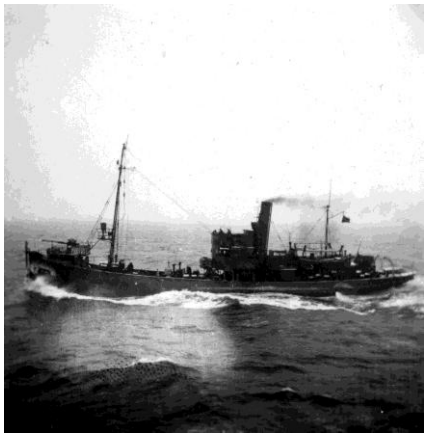

Grille

 © Länspumpen 2022

Königin Luise



Tannenberg



”Vorpostenboote”

I bilaga 2 presenteras ett bearbetat utdrag ur krigsdagboken. Ett genomgående intryck när man läser krigsdagboken är att den tyska marinen, dvs. SKL, är för hårdare tag mot Sverige för att få stopp på kontrabandstrafiken medan det tyska UD, dvs. AA (Auswärtiges Amt) vill gå mildare fram för att inte störa förhandlingarna om krigshandelsavtalet.

Samlingsregeringen

Under hösten uppträdde Sovjetunionen alltmer aggressivt gentemot Finland och det fanns starka krafter i Sverige för att på olika sätt stödja Finland i händelse av militär konflikt. Det handlade både om upplevda reella hot mot Sverige och om solidaritet med Finland.

Åland hade tillfallit Finland efter första världskriget trots att folkomröstningar visade ett starkt stöd för att tillhöra Sverige. NF (Nationernas Förbund) beslöt att Åland skulle avmilitariseras och bli en neutral zon. När krigsmullret tilltog i slutet av 1930-talet blev man från svensk sida orolig för att det obefästa Åland lätt skulle kunna ockuperas av främmande makt och på så sätt stänga av Bottenviken. Den svenske utrikesministern Rickard Sandler drev frågan hårt om att Sverige skulle hjälpa till att befästa Åland, minera farvattnen norr om Åland och bidra med trupp vid en eventuell konflikt mellan Finland och Sovjetunionen. Flera andra i regeringen var dock emot detta eftersom det skulle riskera dra in Sverige i kriget.

Den 30 november överföll Sovjetunionen Finland och en officiell begäran om militärt stöd lämnades till Sverige. I konseljen den 2 december beslöt regeringen att inte tillmötesgå Finlands önskan om hjälp med reguljär trupp men att på olika sätt istället stötta frivilligkårer och humanitärt bistånd.

 © Länspumpen 2022

Efter beslutet meddelade Rickard Sandler statsminister Per Albin Hansson att han ville lämna sin post som utrikesminister. Detta var nog för Per Albin Hansson både en lättnad och en besvikelse.

I och med den uppkomna situationen med den finsk-sovjetiska konflikten höjdes röster för att den mandatsvaga koalitionsregeringen (socialdemokraterna och bondeförbundet) skulle ersättas av en samlingsregering med bredare stöd i riksdagen. Det övergripande målet var att hålla Sverige utanför kriget och inte, åtminstone officiellt, ta ställning för eller emot de krigförande.

Samlingsregeringen presenterades den 13 december 1939. Per Albin Hansson stod kvar som statsminister medan den för Sovjetunionen och Tyskland kontroversielle utrikesministern Rickard Sandler hade ersatts av den mer tyskvänlige karriärdiplomaten Christian Günther.

Rickard Sandler som inte hade stuckit under stol med sina antinazistiska åsikter hade en längre tid varit utsatt för en hatkampanj i den tyska pressen. Tyskarna jublade åt förändringen och av bara farten blev den nye utrikesministern i vissa tidningar även kallad ”von Günther”. Per Albin Hansson kommenterade förändringen med att det tyska pressdrevet inte hade haft någon betydelse utan det var meningsskiljaktigheter i Finlandsfrågan som låg bakom Rickard Sandlers avgång.

Krigshandelsavtalen

Under hösten hade Sveriges handel försiggått i någorlunda normal omfattning både söderut och västerut. På grund av de ökade kostnaderna i sjöfarten i västerled hade kolimporten från Storbritannien minskat och ersatts av motsvarande volymer från Tyskland. Vidare hade andelen svenska fartyg i Östersjöhandeln med Tyskland minskat på grund av överskott av tyskt instängt tonnage . Detta kunde dessutom erbjuda betydligt lägre frakter eftersom de inte belastades med krigsförsäkringspremier och risktillägg .

Förhandlingarna om ett krigshandelsavtal med de krigförande hade inletts i september. Från svensk sida var det viktigt att komma till ett preliminärt avslut med Storbritannien innan man slutförhandlade med Tyskland.

Den 29 september kom förhandlingarna igång på allvar med Storbritannien. Storbritannien ville i första hand begränsa svensk malmexport till Tyskland och förbjuda re-export av varor importerade västerifrån till Tyskland. Dessutom ville man i ett separat sjöfartsavtal chartra in en betydande del av det svenska handelstonnaget.

I mitten av oktober skedde ett plötsligt genombrott i förhandlingarna. Britterna meddelade då att en årlig malmexport till Tyskland motsvarande 1938 års nivå, dvs. cirka 10 miljoner ton, kunde accepteras. Storbritannien trodde inte kriget skulle bli långvarigt och under ett kort krig skulle brittiska flottan effektivt kunna blockera Narvik samtidigt som issituationen i Bottenviken skulle blockera skeppningar från Luleå. Ledande kretsar i Storbritannien trodde inte att ”the phoney war” skulle övergå i ett ”real war”.

Vad gällde sjöfartsavtalet avböjde Sverige Storbritanniens propå om att hyra in svenskt tonnage ”en bloc”. Istället fick britterna och dess allierade företrädesrätt för ej utnyttjat lastutrymme på svenska fartyg i trafik på Medelhavs- och transoceana destinationer. Trafiken mellan svenska hamnar och brittisk/franska hamnar skulle fortsätta som tidigare med där sysselsatt svenskt tonnage. Dessutom slapp svenska fartyg på utgående att gå in i kontrollhamnar för visitation och redarnas organisation Sjöfartskommittén bemyndigades av britterna att utfärda nödvändiga handlingar som styrkte godsets natur och dess destination. Tillfartsvägarna västerut genom de brittiska blockadlinjerna säkrades även.

 © Länspumpen 2022

Den 2 november återupptogs de tyska förhandlingarna. Sverige ville nu ha med frågorna runt sänkningarna, uppbringningarna och territorialgränser, vilket de tyska förhandlarna avvisade. De menade att dessa frågor tillhörde ”die hohe Politik” och låg utanför deras befogenheter. Sverige gick då med på max sju miljoner ton järnmalm. Den 14 november avslutades förhandlingsomgången och i en gemensam kommuniké sades att ”förhandlingarna komma att fortsättas så snart vissa å ömse sidor erforderliga undersökningar slutförts”.

Den 7 december var handelsavtalet med Storbritannien klart i alla dess detaljer och undertecknat. Sverige hade nu som ett ”ess i rockärmen” att kunna erbjuda tyskarna en årsvolym 10 miljoner ton (1938 års volym) järnmalm för att få igenom sina krav.

Förhandlingarna med tyskarna återupptogs den 10 december och resultatet blev att Sveriges önskemål på kol, koks, handelsjärn och diverse kemiska produkter tillgodosågs till fullo. Det blev även vissa framsteg beträffande sjökrigföringen. De flesta av de svenska fartygen med neutral destination hade nu frigivits och diskussioner hade påbörjats angående ett system som skulle möjliggöra dylik sjöfart utan ingrepp av de tyska sjöstridskrafterna. För de fartyg som var destinerade till neutrala hamnar krävde Tyskland omfattande garantier för att inte lasten skulle reexporteras. Den 22 december undertecknades avtalet av båda parter.

Utvecklingen 1940 fram till Skagerrackspärren den 9 april 1941

Efter årsskiftet kom de nya rutiner runt prejningar och uppbringningar på plats som diskuterats fram i krigshandelsförhandlingarna med både Storbritannien och Tyskland och störningarna i sjöfarten minskade avsevärt. Till detta bidrog också, vad gäller uppbringningarna från tysk sida, den mer regelmässiga örlogseskorten som svenska fartyg nu fick när de seglade inom svenskt territorialvatten.

Den stränga vintern 1940 och de besvärliga isförhållandena beredde den svenska sjöfarten stora svårigheter. I början av februari måste på grund av isen den svenska eskortverksamheten avbrytas och därmed upphörde praktiskt taget all sjöfart utefter våra kuster fram till vårkanten. Eskortverksamhetens upphörande hade till följd att två svenska handelsfartyg på svenskt territorialvatten uppbringades av tyska örlogsfartyg.

Under våren skedde totalt ett tiotal uppbringningar av tyska sjöstridskrafter varav två senare ledde till konfiskeringsbeslut. Det var ångarna *Bohus* och *Start* som uppbringades strax utanför Vinga på väg till England i slutet av februari. I brittiska farvatten sänktes under samma tid totalt 17 svenska fartyg på väg till eller från Sverige och ett fartyg på resa Narvik till Middlesbrough.

Sammanfattning

Sammanfattning av tyska sjökrigshändelser mot svenska fartyg under perioden 1/9 1939–7/4 1940:

	Sänkningar	Konfiskeringar	Uppbringningar
Östersjön	2	1	58
Kattegatt, Skagerack, Nordsjön	32	4	7
Totalt	34	5	65

Anm: Uppgifterna om uppbringningarna hämtade från samtida rapporter i Nautisk Tidskrift och Svensk Sjöfartstidning. Verkliga antalet kan ha varit något högre.

 © Länspumpen 2022

Epilog

Den 9 juli 1941 gick de tre tyska minfartygen *Hansestadt Danzig*, *Tannenberg* och *Preussen* in i ett minfält söder om Öland på sin väg söderut och förliste. Fartygen hade tidigare varit engagerade i uppbringningarna av svenska fartyg. Denna gång hade fartygen varit uppe och lagt ut minor i inloppet till Finska viken som en del i operation Barbarossa och var nu på väg tillbaka till Swinemünde.

I krigets inledning hade en tysk minspärr lagts ut mellan Gotlands sydspets och Ölands sydspets. Fartygen gick nära den svenska tremilsgränsen för att undvika denna minspärr.

Men Sverige hade på uppmaning av Tyskland i slutet av juni 1941 lagt ut ytterligare minor för att minska luckan i minspärren närmast Öland. Genom olika omständigheter hade dessa fartyg emellertid inte nåtts av informationen.

Den svenska minsveparen *Sandö* försökte varna fartygen men utan framgång. Hur många som omkom vid minsprängningen är osäkert men totalt för alla tre sänkta fartygen uppskattades det till mellan 20 och 100 personer beroende på källan. Skadade togs ombord på det svenska fartyget och fördes till Kalmar.

Vraken sprängdes och skrotbärgades sommaren 1952.

Källor:

Gunnar Hägglöf: ”Svensk krigshandelspolitik under andra världskriget”
Ingela Karlsson: ” Kriget, staten och rederierna – Den svenska handelsflottan 1937-1947”
SOU 1952-50
SOU 1963-60
Nautisk tidskrift 1939-1940
Svensk Sjöfartstidning 1939-1940
Samtida svensk och brittisk dagspress
Kriegstagebuch der Seekriegsleitung Band 1-8 (Aug 1939- April 1940)
Kenneth Gustavsson: ”Tyskt handelskrig Östersjön 1939” ur ”Sjöfarten i krig” Åbo akademi 2018

 © Länspumpen 2022

Bilaga 1. Av tyskarna uppbringade svenska fartyg 1/9 1939 – 8/4 1940

Uppbringad	RegNr	Namn	Brt	Byggd	Hemma	Kontrollhamn	Frisläppt
39-09-29	6735	Britt	1 868	1922	Stockholm	Hamburg	Konfiskerad
39-10-01	8092	Aspen	1 305	1918	Karlstad	Kiel	39-10-12
39-10-01	4761	Themis	735	1907	Stockholm	Stettin	39-10-06
39-10-02	6635	Algeria	2 217	1921	Göteborg	Kiel	
39-10-02	7044	Mercia	1 309	1897	Arild	Stettin	Konfiskerad
39-10-02	5540	Virginia	2 876	1907	Jonstorp		
39-10-03	7025	Vera	1 334	1904	Helsingborg		
39-10-03	7108	Eriksborg	1 663	1890	Landskrona	Kiel	
39-10-03	7368	Karin	1 475	1902	Jonstorp	Kiel	
39-10-03	7194	Korsholm	2 684	1880	Göteborg		39-10-05
39-10-06	7424	Svangen	995	1918	Stockholm	Kiel	
39-10-06	7586	Freden	1 312	1924	Stockholm	Kiel	
39-10-26	7306	Jupiter	2 172	1895	Stockholm	Kiel	Konfiskerad
39-11-05	3555	Egon	538	1899	Malmö	Pillau	39-12-05
39-11-07	7559	Capella	1 876	1923	Helsingborg	Emden	
39-11-07	7895	Rita	1 785	1922	Elleholm	Swinemünde	
39-11-09	7451	Gondul	1 233	1928	Stockholm	Swinemünde	39-12-14
39-11-09	6823	Trolleholm	5 083	1922	Göteborg	Sassnitz	39-12-20
39-11-09	7420	Tom	2 275	1919	Stockholm	Sassnitz	39-12-14
39-11-12	6804	Kjell	1 315	1898	Stockholm	Swinemünde	39-12-20
39-11-16	7025	Vera	1 334	1904	Helsingborg	Sassnitz	39-12-20
39-11-16	6507	Indus	803	1921	Karlstad		39-12-16
39-11-16	7645	Hövding	1 964	1905	Helsingborg	KIel	39-12-06
39-11-16	7108	Eriksborg	1 663	1890	Landskrona	Kiel	39-12-16
39-11-16	7107	Hedda	1 581	1902	Höganäs	Kiel	39-12-06
39-11-16	6671	Rubfred	899	1915	Verkebäck	Kiel	39-12-16
39-11-16	7541	Vega	1 623	1897	Sölvesborg	Sassnitz	39-12-16
39-11-16	6833	Majfrid	920	1922	Trelleborg	Swinemünde	39-12-20
39-11-17	6822	Nordia	1 311	1921	Höganäs	Kiel	39-12-11
39-11-17	5629	Oscar	1 368	1914	Göteborg	Pillau	39-12-16
39-11-18	7139	Torö	1 477	1924	Stockholm	Swinemünde	39-12-07
39-11-18	7357	Torkel	1 190	1903	Oskarshamn	Swinemünde	39-12-08
39-11-20	7155	Cygnus	1 951	1890	Helsingborg	Pillau	39-12-13
39-11-20	4091	Mona	2 357	1902	Helsingborg	Pillau	
39-11-21	7622	Bengt Sture	992	1917	Trelleborg	Pillau	
39-11-21	3936	Hemsö	1 224	1901	Härnösand	Swinemünde	39-12-19
39-11-21	8300	Trio	1 511	1922	Stockholm	Swinemünde	
39-11-21	7033	Eskil	3 080	1907	Limhamn	Swinemünde	39-12-16
39-11-22	3554	Kristina	689	1899	Grisslehamn	Pillau	39-12-08
39-11-22	8028	Venern	1 145	1921	Säffle	Swinemünde	39-12-16
39-11-22	6125	Norruna	2 625	1919	Höganäs	Kiel	
39-11-22	6664	Norma	1 447	1929	Höganäs	Kiel	
39-11-22	5047	Särimner	2 408	1909	Stockholm	Swinemünde	39-12-30
39-11-22	7348	Ella	1 207	1909	Helsingborg	Kiel	39-12-19
39-11-23	7424	Svangen	995	1918	Stockholm	Kiel	
39-11-23	7586	Freden	1 312	1924	Stockholm	Kiel	

 © Länspumpen 2022

39-11-23	5553	Osbur	1 366	1914	Helsingborg	Königsberg	39-12-27
39-11-23	8121	Ara	2 207	1921	Stockholm	Holtenau	
39-11-23	8385	Arasvall	1 982	1911	Stockholm	Kiel	
39-11-27	7079	Sigrid	1 092	1900	Landskrona	Königsberg	39-12-16
39-11-27	8165	Ilse	181	1931	Skärhamn	Pillau	
39-11-28	7368	Karin	1 475	1902	Jonstorp	Kiel	40-01-04
39-11-28	4975	Heros	1 110	1879	Karlskrona	Pillau	39-12-14
39-11-30	8178	Werna	851	1937	Stockholm		
39-12-02	7956	Taberg	1 391	1920	Göteborg	Pillau	39-12-29
39-12-08	4604	Bertha	1 322	1906	Helsingborg	Swinemünde	39-12-28
39-12-12	8267	Donia	172	1938	Donsö	Swinemünde	39-12-19
40-01-06	526	Konung Oscar	606	1875	Stockholm	Swinemünde	40-04-08
40-01-14	7654	Ludwig	643	1909	Malmö	Swinemünde	40-01-24
40-01-17	506	Birger Jarl	840	1893	Stockholm	Swinemünde	40-01-17
40-02-04	7020	Helle	1 001	1908	Malmö	Swinemünde	40-02-11
40-02-22	6212	Buenos Aires	5 641	1920	Stockholm	Bremerhafen	40-03-01
40-02-23	7854	Start	1 766	1922	Göteborg	Bremerhafen	Konfiskerad
40-02-24	8364	Bohus	1 762	1922	Göteborg	Bremerhafen	Konfiskerad
40-03-07	6790	Hollandia	1 954	1918	Göteborg	Bremerhafen	

 © Länspumpen 2022

Bilaga 2. Tysk sjökrigsdagbok september 1939 – april 1940 (bearbetat utdrag).

Månad	Dag	
September	14	Listan på kontraband sätts i kraft.
	15	Kraftig handelstrafik inom svensk territorialzon i Öresund. Uppgifter om stark fartygstrafik från Norge till England. Handelskrig inom området mellan Lettland och Gotland med *Bremse* och *T108* utan resultat.
	20	Gdynia blir en ren örlogshamn. Nytt namn Gotenhafen.
	22	Uppgifter om järnvägstrafik mellan Östersjöhamnar och västsvenska eller norska hamnar. Ökad handelskontroll i Kattegatt och Skagerrack krävs.
	23	Enligt uppgift från Göteborg fortsätter sjöfarten där obehindrat mot England. Tyska linjetrafiken mot Sverige god beläggning.
	24	Handelskrig i området mellan Landsort och Trelleborg bedrivs med två Vorpostenboote. Svenskt fartyg (*Gertud Bratt*) med kontraband (cellulosa) sänkt utanför norska kusten.
	25	Svenskt fartyg (*Silesia*) på resa Göteborg-Hull med styckegods sänkt. Enligt olika uppgifter är Göteborg huvudomlastningshamn för varor från de baltiska staterna till England. Möte med Auswärtiges Amt (tyska UD) för att diskutera handelskrigets praktiska genomförande och dess konsekvenser för de neutrala staterna.
	27	Enligt uppgift från Stockholm behöver vissa fartyg vid passage söder om Falsterbo lämna svenskt territorialvatten och kan därmed prejas för kontroll. Följande fartyg (förutom Vorpostenbooten) står till förfogande för handelskriget i Östersjön: Panzerschiff *Scheer*, *Grille*, *Hansestadt Danzig*, *Kaiser*, *Cairo*
	28	Svenska fartyget *Nyland* sänkt i höjd med Stavanger. Enligt de nya svenska sjökorten ligger kustleden ost om Åhus i Hanöbukten cirka 12 sjömil utanför Sveriges territorialvatten. Här finns möjlighet att undersöka misstänkta fartyg.
	29	Stark trafik i den svenska delen av Öresund. Igår passerade 16 misstänkta fartyg norrut.

 © Länspumpen 2022

	30	Början av handelskrigskampanj med *Grille*, *Bremse*, *M 82* och 6 Vorpostenboote i områdena Hanöbukten, ostkusten, Öland-Gotland. Två Luftwaffe-enheter understödjer.
Oktober	1	Hittills 12 fartyg uppbringade och förda till Swinemünde för kontroll. Seeluftwaffe har framgångsrikt stöttat upp och tvingat fem fartyg till Vorpostenboote.
	2	Hittills 19 fartyg uppbringade. Finska fartyg från Åbo med ringa djupgående tar vägen genom Göta Kanal till Göteborg istället för runt Falsterbo. Från Göteborg berättas att hittills inga konvojer utgått mot England. Handelsfartygen tar sig istället innanför resp. territorialvatten upp till Lindesnäs och därifrån till England.
	3	Hittills 21 fartyg uppbringade varav fyra frisläppta.
	4	Fem priser till Stettin. Tio fartyg under undersökning. Åtta fartyg frisläppta. Göteborgs hamn har infört avspärrningar. Alla skandinaviska stater har infört förbud om att informera om fartygsrörelser.
	5	Uppgifter om på nytt ökande trafik genom Öresund. Ringa trafik genom Bälten. 6 fartyg till Stettin som priser. 4 fartyg under undersökning. 13 fartyg frisläppta.
	7	Ny kampanj inledd i mellersta och östra Östersjön samt sydliga Kattegatt med *Grille*, *Königin Louise*, *Hansestadt Danzig*, *Rugard*”och 13. Vorposten-flottiljen. Understöd av Seeluftwaffe.
	8	Åtta fartyg plus ett segelfartyg uppbringade. Livlig trafik mellan Lettland och Sverige med varor som tidigare ej har införts dit. Högst troligen avsedda för England. Uppbringandet av dessa fartyg för kontroll är angeläget. Då det har visat sig att neutrala fartyg med destination Belgien och Holland väljer vägen runt Skagen istället för den kortare vägen genom Kielkanalen kan det förmodas att dessa vill undandra sig kontroll och är lastade med kontraband. Dessa fartyg måste uppbringas för kontroll.
	9	Chefen för SKL hyser inga betänkligheter mot att anlägga u-båtsspärr innanför den svenska territorialgränsen.

 © Länspumpen 2022

		Med understöd av Seeluftwaffe har 32 fartyg uppbringats och 6 fartyg har tagits in till Swinemünde för grundligare undersökning.
	10	Kampanjen avslutas. Totalt 14 fartyg införda till Swinemünde och 9 fartyg till Kiel.
	12	Den öppna kontrabandstrafiken till England verkar i stort sett ha upphört och de kontrollerade fartyg hade nästan uteslutande bara laster som enligt lastdokumenten var avsedda för neutrala hamnar. Det finns dock starka skäl att anta att dessa laster i många fall sedan skulle vidare till England och enligt den ”fortsatta resans princip” borde beslagtas. Från nu skall fartyg med sådana misstänkta laster uppbringas och föras till kontrollhamn och inte släppas förrän bevis erhållits om neutral slutdestination.
	13	Ett flertal fall har rapporterats där varor från Finland, Estland, Lettland och Litauen gått till Stockholm och Kalmar för att sedan kanalvägen eller med järnväg transporterats till Göteborg eller Bergen f.v.b. till England. Handelskriget i östra Östersjön måste intensifieras och samtliga fartyg därifrån på väg till Sverige skall uppbringas och undersökas.
	15	*Bremse*, *Grille* och *Hansestadt Danzig* har uppbringat fyra fartyg och fört in dem till Swinemünde
	18	Handelssjöfart utanför den svenska territorialgränsen har i stort sett upphört. Fyra fartyg uppbringade av *Kaiser* och *Tannenberg* varav två införda till Swinemünde.
	19	*Kaiser* och *Tannenberg* meddelar: mycket lite sjöfart utanför svenska territorialgränsen
	20	Olika medel för att försvåra upptäckt av kontraband som går över Sverige till England har införts.
	26	Sedan gårdagen 19 fartyg uppbringade och införda till Swinemünde, Pillau, Sassnitz, Kiel och Memel.
	27	Handelskrig i följande områden; Öland, Gotland (Vorposten- och minröjarfartyg) Nord Gotland (*Grille* och *Hansestadt Danzig*) Mellan Gotland och Lettland (Vorpostenboote) Norra Östersjön, Finska viken (*Tannenberg*)
	28	22-27 oktober: 65 neutrala fartyg prejade varav 38 släppta efter kontroll på plats och 25 införda till kontrollhamn.
	30	Hanöbukten och söder om Öland 3 fartyg uppbringade.

 © Länspumpen 2022

	31	Handelskriget i Östersjön begränsas till områden väster om 20°Ost för att inte stöta ryska intressen.
November	2	Handelskrig Bottenhavet med *Hansestadt Danzig* och *Tannenberg*
	4	Fortsättning handelskriget i Åland och Bottenhavet med två minfartyg, i Hanöbukten med Vorpostenboote.
	5	Baltstaternas handel med England måste brytas och ersättas med handel med Tyskland. För att påskynda denna utveckling skall handeln mellan baltstaterna och länder utanför Östersjön och med Sverige(fortsatta resans princip) stoppas eller försvåras. Alla påträffade fartyg från baltstaterna med minsta misstanke skall föras in i tysk hamn för kontroll och själva kontrollförfarandet skall ske så långsamt som möjligt.
	6	Fortsättning handelskriget i norra Östersjön med *Tannenberg* och *Hansestadt Danzig*. I Kattegatt med 11.UB-jaktflottiljen och söder om Flintrännan med 15. Vorpostenflottiljen.
	7	Handelskriget i norra Östersjön. *Hansestadt Danzig* hittills uppbringat 10 fartyg.
	8	I Öresund ett svenskt fartyg uppbringat.
	9	Ytterligare ett svenskt fartyg uppbringat.
	10	Två fartyg norr om sundspärren uppbringade.
	11	Ytterligare fartyg uppbringade.
	12	Under de sista 24 timmarna passerade vid Trelleborg innanför den svenska territorialgränsen 20 fartyg västerut och 30 fartyg österut.
	13	Order till alla befälhavare på tyska handelsfartyg att rapportera alla främmande fartyg de möter med så mycket detaljer som möjligt.
	14	Handelskrig i Ålandshav med *Hansestadt Danzig* och i Hanöbukten med *Kaiser*. Utanför territorialgränsen endast tyska fartyg och harmlösa neutrala fartyg. Misstänkta fartyg håller sig innanför territorialgränsen. Uppbringning av fartyg med livsmedel bara möjligt genom överraskning och då de inte är varnade.
	15	Två fartyg norr om sundsspärren uppbringade.
	17	Handelskrig i Hanöbukten och i östra Östersjön med *Kaiser* och *Hansestad Danzig*. 9 fartyg uppbringade.

 © Länspumpen 2022

	19	Förnyade klagomål på att svenska sjöstridskrafter och flygvapen stör de tyska fartygskontrollerna.
	21	Handelskrig i östra Östersjön med *Tannenberg* och *Hansestadt Danzig*. I sundet med 11. Minröjarflottiljen och norr om Gotland med Minröjare 10 med flygstöd. 5 fartyg uppbringade.
	22	Ytterligare tre fartyg uppbringade.
	24	4 fartyg uppbringade.
	25	Minspärren mot Öresund flyttas fram till tre sjömil från svenska kusten.
	27	Handelskriget skärps. Inga eftergifter till Sverige!
	30	Stark trafik i den nya farleden runt Falsterbo rapporteras. Mellan Öland och Gotland 1 fartyg uppbringat.
December	1	11 fartyg uppbringade och förda till tyska hamnar.
	3	3 fartyg uppbringade av 7. Vorpostenflottille.
	7	*Tannenberg* är uppe i Ålands hav för att bevaka den svenska minutläggning och för att demonstrativt visa den tyska flaggan och bevaka fartygstrafiken. Därefter Handelskrig nord om Gotland.
	10	Fyra fartyg uppbringade.
	11	1 fartyg i Kattegatt uppbringat.
	12	*Torö* minsprängd i 5m farleden syd Falsterbo. Två fartyg uppbringade i östra Östersjön.
	13	Ombildning av den svenska regeringen till en koalition med förstärkt konservativt inslag. Utrikesminister Sandler ersätts av Christian Günther. Förhoppningsvis leder detta till en mer tyskvänlig attityd. Handelskrig Östersjön med *Schleswig-Holstein*. Ett fartyg uppbringat. *Algol* minsprängd vid Falsterbo.
	14	Handelskrig. Västra Östersjön *Seeadler* och *Jaguar*. Östra Östersjön *Grille Schleswig-Holstein* och *Brummer.* Ett fartyg uppbringat.
	17	Handelskrigskampanjen i Kattegatt avslutad. *Seeadler* och *Jaguar*. 4 fartyg uppbringade till Kiel.
	18	Fortsatt handelskrig med *Grille* och *Brummer*, *Köningin Louise* och *Preussen*

 © Länspumpen 2022

	20	Svenskt fartyget *Mars* minsänkt på nordostkusten Fortsättning handelskriget.
	22-26	Fortsättning handelskriget med minfartyg
	27	Framflyttandet av minspärren vid Falsterbo till tremilsgränsen har lett till att fartyg med mindre djupgående används för trafiken. Eftersom någon minskning av misstänkt kontrabandstrafik ej har skett krävs ytterligare åtgärder.
	31	Fortsatt handelskrig norr om Gotland med *Hansestadt Danzig* och söder om Gotland med *Brummer*
Januari	1-3	Fortsättning handelskriget med *Brummer* och *Hansestadt Danzig*
	5	*Konung Oscar* uppbringad av Karlsruhe med 42 polska flyktingar från Riga på väg mot Frankrike för att där ta tjänst i den franska krigsmakten.
	6	Fortsatt handelskrig med *Hansestadt Danzig* och *Schiffe 23.*
	8	Fortsättning handelkrig Preussen i södra Ålands hav.
	10-13	Handelskrig i östra Östersjön med *Preussen.*
	14	Nästan samtliga rederier fortsätter sin trampfart till England (trä, cellulosa) Göteborg är den största omlastningshamnen. Ökat politiskt tryck och handelskontroll krävs.
	15	Handelskrig med *Preussen* och *Königin Luise.*
	16	Handelskrig med *Hansestadt Danzig* och *Königin Luise.*
	19	Enligt handelavtalet skall den tyska kolexporten till Sverige huvudsakligen ske med svenska fartyg som kommer att gå i ballast ned till Rotterdam. Viktigt vid kontroll av dessa att det sker med så liten tidsförlust som möjligt.
	30	Handelskrig med *Königin Luise* vid Gotland – Landsort.
Februari	1	Handelskrig med *Königin Luise* i Hanöbukten och med *Preussen* söder om Öland tillsammans med 3 Vorpostenboote.
	4	Ett svenskt fartyg uppbringat.
	9	P.g.a. isproblem i Danzig bett Sverige om assistans av isbrytaren *Ymer* för att få ut/in svenska fartyg i koltrafiken.
	15	*Ymer* kommer efter att ha hjälpt färjan Sassnitz-Trelleborg sedan gå till Swinemünde/Stettin för att hjälpa svenska kollastade fartyg. Därefter Danzig.
	18	Önskan framförd till Sverige att även få isbrytarhjälp till tyska fartyg avslogs.

 © Länspumpen 2022

	26	<u>Resultat av de första fem krigsmånadernas handelskrig:</u> 354 fartyg har införts till tyska hamnar för kontroll 307 fartyg har blivit frisläppta efter kontroll
	27	*Ymer* lämnar Stettin med kollastade fartyg till Sverige.
Mars	5	England meddelar att allt tyskt kol som lämnar Rotterdam är att betrakta som krigskontraband oavsett destination.
	12	Öresund stängt p.g.a. isläget.
	17	Isläget något förbättrat. Viss fart genom Öresund möjlig.

 © Länspumpen 2022